

**Detālplānojums Dienvidu tilta pār Daugavu pievadceļa posmam
no Daugavas līdz Vienības gatvei
Paskaidrojuma raksts.**

I. Ievads.

Ar Rīgas pilsētas domes lēmumu nr. 657 (protokols nr. 28. 12.paragrāfs, 2001.06.11) uzsākta detālā plānojuma izstrāde Rīgas pilsētā, Dienvidu tilta pār Daugavu pievadceļa posmam no Daugavas līdz Vienības gatvei. Projektu izstrādā arhitektu birojs SIA "NAMS", plānojuma ierosinātājs Rīgas pilsētas dome, saskaņā ar MK noteikumiem nr. 423 " Noteikumi par teritorijas plānojumiem" (2000.gada 5.decembrī)

II. Detālplānojuma ierosinājuma un izstrādes mērķi.

- ✓ nodrošināt attiecīgās teritorijas racionālu izmantošanu, kas veicinātu līdzsvarotu ekonomisko attīstību un saglabātu vidi atbilstoši valsts un pašvaldības attīstības ilgtermiņa prioritātēm un attīstības mērķiem,
- ✓ radīt plānojamai attīstībai formulētus un sabiedrībā akceptētus attīstības juridiskos priekšnoteikumus,
- ✓ nodrošināt kvalitatīvu dzīvesvidi un pakalpojumus cilvēkiem un sabiedrībai,
- ✓ garantēt zemes īpašnieku tiesības izmantot un attīstīt savu īpašumu saskaņā ar teritorijas plānojuma nosacījumiem, nodrošināt sabiedrībai iespēju iegūt informāciju, izteikt savu viedokli un piedalīties teritorijas plānojuma izstrādāšanas procesā.

III. Teritorijas pašreizējā izmantošana.

Dārziņu izmantošanas laikā – sākot no aprīļa līdz oktobrim šeit ikdienā uzturas līdz 1000 dārziņu iznomātājiem un viņu ģimenes locekļiem.

Bez tam apkārtējās biroju un sabiedriska rakstura ēkās ikdienā strādā un uzturas līdz 3 000 cilvēku.

Tā kā detālplānojuma teritorijā atrodas liels skaits ēku un būvju, kas atrodas gan valsts īpašumā, gan ir privātas – nav iespējams veikt precīzu to uzskaiti.

IV. Detālplānojamās teritorijas vieta spēkā esošajā Rīgas pilsētas attīstības plānā.

Rīgas pilsētas Attīstības plāna (1995.- 2005.g) zonējumā detālplānojamā teritorija minēta kā mazstāvu dzīvojamās, daudzstāvu dzīvojamās, tehniskās, ražošanas, sabiedriskās, darījumu un dabas pamatnes teritorija.

Pašreizējās Rīgas pilsētas attīstības tendences liecina, ka attīstoties jauniem darījumu

centriem, detālplānojamā teritorija jaunajā attīstības plānā būtu jāpārveido par darījumu, sabiedrisko un dabas pamatnes teritoriju, saglabājot esošās dzīvojamās teritorijas, izveidojot jaunas mazstāvu dzīvojamās teritorijas Rīgas pilsētas īpašumos, lai izveidotu zemes gabalus, kurus piešķirt kā kompensācijas zemes iedzīvotājiem.

V. Detālplānojuma teritorijas izmantošanas konceptuālās pamatnostādnes.

Telpiskās attīstības koncepcija Dienvidu tilta savienojumam ar Vienības gatvi saskaņā ar Rīgas attīstības plānu 1995. – 2005. gadam ir:

„Lielceļš ar skatupunktiem (ainavām) uz apbūves akcentiem”.

Apbūves akcenti ir plānoti kā orientieri, kas lielākā attālumā iezīmē būtiskākos centrus vai „vārtu vietas”, iebraucot pilsētā. Šajā gadījumā ir vairāki svarīgi skatupunkti un perspektīvas: Daugavas telpiskā un kompozicionālā ass, abi tilta noslēgumi (pirmie lielākie krustojumi ar nozīmīgām satiksmes maģistrālēm), tālākajā plānā - ļoti svarīgais krustojums ar Ziepniekkalna ielu jeb pagrieziens uz VIA BALTICA trasi un visbeidzot trases noslēgums pie Valdeķu ielas un Vienības gatves. Pēdējais punkts vienlaicīgi ir vieta ar Rīgas „vārtu” akcentu funkciju, iebraucot galvaspilsētā no starptautiskām un reģionālām transporta maģistrālēm.

Visā lielceļa trases garumā tiek akcentēta šī ceļa virzība caur dabas un rekonstruētām apbūves teritorijām ar samērā augstu dabas elementu klātbūtni. To nodrošina platas apstādījumu joslas starp galveno ceļu un ielu sarkanajām līnijām un jauno apbūves zonu būvlaidēm. Noteikts, ka tās jāapzaļumo pēc attiecīgiem projektiem un jāuztur kārtībā zemesgabalu īpašniekiem (lietotājiem).

Jaunie transporta objekti radīs ne tikai jaunas iespējas trases tuvumā esošajai apbūvei, bet arī zināmu traucējumu un vides piesārņojumu saistībā ar transporta līdzekļu radīto troksni. Lai to novērstu, atsevišķās vietās starp apbūvi un ceļu brauktuvi ielas sarkano līniju robežās paredzētas prettroksņa aizsargsienas. To arhitektoniskais veidojums iespējams ļoti dažāds un, ņemot vērā tilta maģistrāles reprezentatīvo raksturu, jānodrošina, lai aizsargsienas labi iekļautos ceļa ainavā gan ar caurredzamiem posmiem, kur saglabājama vizuālā saistība starp arhitektoniski vērtīgu apbūvi un ceļu, gan pilnīgi norobežojošas un apzaļumotas, kur jāpanāk izolācija pret auto plūsmas vizuālo traucējumu vai „zaļo” teritoriju nepārtrauktības iespaids.

Lielceļa trases telpiskās un ainaviskās uztveres scenārijs virzībā no Dienvidu tilta uz Pārdaugavu un Vienības gatvi:

- Virzoties pa tiltu. Virzienā uz Pārdaugavu vizuāli aktīva ir Daugavas telpiskā ass ar ūdeņu un krastmalu ainavu un TV torni Zaķusalā.
- Tuvojoties Pārdaugavai upes ainava zaudē savu aktivitāti, uzmanību piesaista

krastmalas ainava un tuvākā perspektīva, jo braucējam jādomā, kur varēs nogriezties uz citiem ceļiem. Svarīga ir informācija par nogriešanos uz vietējām ielām, par ko laicīgi jābūt brīdinājumiem un vizuālajai ceļa informācijai:

- Daugavas krastmalas ainavā priekšplānā abās pusēs tiltam ir sakopta un ainaviski uzlabota dabas teritorija Z-1 ar parka raksturu.
 - Abpus dabas teritorijām Z-1 ir publiski izmantojamās rekreācijas zonas ar paaugstinātu apzaļumojuma īpatsvaru, laivu un kuģīšu piestātnēm un retinātu, mazstāvu sabiedrisko apbūvi, kas atrodas krastmalas apstādījumu ieskāvē.
 - Nedaudz aiz krastmalas joslas labajā pusē no tilta ar zināmu distanci no tā ritmiski izkārtota neliela mēroga – 3-4 stāvu apbūve nedaudz virs Daugavas krasta koku vainagiem. Tā veidojama, transformējot pašreizējo mazstāvu dzīvojamo zonu, kur, sakarā ar maģistrāles izveidošanu, pieļaujama darījumu iestāžu ienākšana.
- Nozīmīgākais tilta noslēguma orientieris Daugavas kreisajā krastā ir vidējā plānā esošās darījumu un jauktās ražošanas teritorijas pie krustojuma ar Bauskas ielu.
 - Kreisajā pusē ir plānotas augstākas – līdz pat 12 stāviem, darījumu iestāžu ēkas (D-2 kvartālos 2 un 4), kuras norādīs uz Pārdaugavas attīstības potenciālu.
 - Labajā pusē pašreizējā ražošanas teritorijā JR ceļa trasei tuvējā teritorijas daļā vēlamas apbūves telpiskās pārmaiņas, palielinot galvenā ceļa ainavisko un estētisko kvalitāti. Šeit zonējuma noteikumi ļauj perspektīvā rekonstruēt pašreizējo rūpniecisko apbūvi un attīstīt darījumu funkciju ar jaunām augstākām un vizuāli pievilcīgākām ēkām.
 - Lielceļa trases lielākā telpiski funkcionālā iespēja ir vairāku jaunu augstceltņu kvartālu izveidošana, kas labi akcentēs jaunās attīstības vietu pilsētas struktūrā un kalpos kā orientieris lielos attālumos - arī no Daugavas labā krasta un visiem Daugavas tiltiem, kā arī iebraucot Rīgā pa VIA BALTICA no dienvidiem un no Jelgavas. Šajā vietā augstceltnes nekonkurēs ar citiem akcentiem un Rīgas vēsturiskā centra siluetu. Augstceltņu kvartālu raksturojums:
 - Jauktā dzīvojamā un darījumu teritorija J2/23 blakus deviņu stāvu dzīvojamajām ēkām krustojuma ar Valdeķu ielu rajonā. Šeit plānots spēcīgi akcentēts, atraktīvs pilsētībūvnieciskais mezgls, kas līdzsvarotu masīvo deviņu stāvu dzīvojamo namu veidoto milzu sienām līdzīgo apbūves raksturu. Risinājums varētu būt spēcīgi akcentēta augstceltņu kompozīcija. Šeit paredzēta iespēja būvēt augstceltnes 12 – 20 stāvu augstumā - gan dzīvojamās, gan darījumu ēkas, pie kam tiek uzsvērta tieši augstceltņu būves nepieciešamība, lai veidotu vēlamo būvmasu kontrastu.

- Seko esošās deviņstāvu dzīvojamās mājas Ozolciema ielas labajā pusē un plašā tehniskā teritorija, ko aizņem augstsprieguma gaisvadu elektrolīnijas, bet kuras racionālāka izmantošana panākta, radot iespēju tur novietot lielu skaitu iedzīvotāju automašīnu, vienlaikus izveidojot zemu apstādījumu joslas gar ceļiem un starp automašīnu joslām.
- Aiz Valdeķu ielas krustojuma, labajā pusē ir vēl viens esošais daudzstāvu dzīvojamais masīvs, bet kreisajā pusē pirms trases posma noslēguma izvietojas 6 - 12 stāvu augstuma darījumu iestāžu apbūve.
- Tilta trases noslēgums. Lielceļa trases kreisajā pusē pie krustojuma ar Vienības gatvi veidojams biroju augstceltņu, viesnīcu un tirdzniecības rajons. Tas ir iespaidīgs koncentrēts darījumu centrs ar lielu skaitu darbavietu, kam ir ļoti ērta piebraukšana no visām pusēm. Vienlaicīgi šī augstceltņu grupa kalpos par Rīgas „Zemgales vārtu” akcentu, jo Attīstības plānā ieskicētajā vietā tam nebūtu pietiekama funkcionālā un telpiskā konteksta.

VI. Teritorijas zemju piederība.

Detālplānojamajā teritorijā dominē Rīgas pilsētas un Rīgas pilsētas domes Īpašuma departamenta valdījumā esošas zemes (skatīt GP-2.).

VII. Vertikālais plānojums.

Ņemot vērā to, ka detālplānojamā teritorija aizņem apmēram 500 hektārus, tika izstrādāts vertikālais plānojums mērogā 1 : 2000. (karte nr. GP-3a, GP-3b un GP – 3c)

No plānojuma ir redzams, ka praktiski visa teritorija, kur pašreiz nav veikta apbūve vai ielu izbūve, atodās augstāk par 2 metriem virs jūras līmeņa, tādēļ nav nepieciešama tās pacelšana veicot detālplānojamās teritorijas labiekārtošanu un uzsākot būvniecību.

Detalizētākus pārvietojamās grunts apjomus jānosaka konkrētos gruntsgabalos veicot konkrētu objektu projektēšanas darbus.

VIII. Teritorijas ģeoloģiskā situācija.

Teritorijas ģeoloģiskā izpēte veikta 2003.gada martā – aprīlī. Izpētes gaitā konstatēts, ka teritorijā grunts pamatni veido dažāda tipa pēcduslaikmeta nogulumieži. Bīstami mūsdienu ģeoloģiskie procesi (karsts, Daugavas sānu erozija, u.c.) nav novēroti un nav sagaidāmi.

Jebkuri būvniecības pasākumi jānodrošina ar ģeotehnisko izpēti un ģeotehnisko kontroli, stingri ievērojot LBN 005-99 un Vispārējo Latvijas būvnormatīvu prasības. (Izpētes projekta sējums pielikumā)

IX. Teritorijas ekoloģiskā situācija.

Detālplānojamās teritorijas ekoloģisko novērtēšanu un izpēti izstrādāja SIA "ELLE" (Estonian, Lithuanian, Latvian Environment) tam piesaistītie vides speciālisti. 2003.gada augustā – septembrī tika veikta teritorijas apsekošana, biotopu analīze.

Teritorijas faunā ir tipiskās pilsētas putnu un dzīvnieku sugas, nav konstatētas retas vai saudzējamas sugas. Konstatēts, ka neskatoties uz lielo putnu daudzumu, dominē strazdu un zvirbuļu sugas.

Ir noteiktas īpaši saglabājamās dabas teritorijas, kurās nav pieļaujama dabas pamatnes transformācija – dabiskais biotops starp Bauskas un Gulbju ielām. Dabas izmaiņas plānojamā teritorijā neietekmēs esošo faunu, jo tā ir pielāgojusies dzīvei pilsētas apstākļos.

Izpētes sējums pievienots pielikumā.

X. Nekustamā īpašuma lietošanas tiesību apgrūtinājumi, aizsargjoslas:

Pilsētas maģistrālajiem pazemes inženiertīkliem, kuri neatrodas ielu sarkanajās līnijās, tiek noteiktas aizsargjoslas – servitūti.

Aizsargjoslu ekspluatācija un lietošanas ierobežojumi atbilstoši likumā noteiktajām prasībām.

Daugavas upei noteikta 20 m aizsargjosla, tai skaitā 10 metru tauvas josla Bišumuižas grāvim (Dzirnupītei) – 10 m aizsargjosla

Aizsargjoslas skatīt grafiskajā daļā, GP-6a, GP-6b, GP – 6c lapās.

Pielikumā nr. 1 un GP – 9 kartē sniegta informācija par atsavināmajiem zemes īpašumiem. Materiālā platības dotas aptuveni, precīzas atsavināmās platības jānoska iemērot dabā jaunās sarkanās līnijas.

XI. Teritorijas nodrošinājums ar inženiertīkliem.

Veikta aptuvena nepieciešamo komunikāciju jaudu analīze, pēc kuras sagatavots kartogrāfiskais materiāls, kurš aplūkojams kartēs GP-5a, GP-5b, GP-5c.

Ūdensvads un kanalizācija : Plānojamās trases paredzēts izvietot ielu sarkanajās līnijās. Zemesgabalos paredzams ierīkot slēgtas lietus ūdens kanalizācijas sistēmas.

Gāze : Attēloti esošie gāzes vadi, paredzētas iespējas projektējamo ielu sarkanajās līnijās izvietot jaunas gāzes vadu trases. Nepieciešama gāzes apgādes shēmas izstrāde katram konkrētam būvobjektam.

Elektrība: Jāizvieto apmēram jaunas apakšstacijas, kuras nodrošinātu jaunbūvējamus objektus. Apakšstacijām pagaidām nav iespējams noteikt aizsargjoslas, jo nav iespējams paredzēt precīzu objektu izvietojumu. Izstrādājot konkrētus energoapgādes projektus, nepieciešams noteikt aizsargjoslas saskaņā ar likumdošanu par ekspluatācijas aizsargjoslām. Nepieciešama elektroapgādes shēmas izstrāde katram konkrētam būvobjektam.

Centralizētā siltumapgāde: Detālplānojamā teritorijā perspektīvā nav paredzēta jaunu

maģistrālo siltumtrašu izbūve. Ņemot vērā lielās nepieciešamās jaudas, nav ieteicama lokālo katlumāju izvietošana, kas pasliktinātu vides kvalitāti.

Telefonizācija : Ielu sarkanajās līnijās paredzēta vieta telefonkanalizācijas ieguldīšanai. Konkrētus pieslēgumus iespējams nodrošināt pēc telefonizācijas projektu izstrādes katram konkrētam būvobjektam.

XII. Teritorijas izmantošanas pamatprincipi

Detālplānojumā apskatāmajā teritorijā ir vairāki pamatnosacījumu faktori, kas nosaka plānojamās teritorijas izmantošanas iespējas:

- Rīgas Attīstības plānā 1995.-2005. gadam paredzētās pilsētas attīstības tendences;
- par galveno attīstības elementu un teritorijas perspektīvās izmantošanas pamatnosacījumu pieņemta jaunā lielceļu, maģistrāļu un ielu sistēma un to teritoriju struktūra, kas saistīta ar plānotā Daugavas šķērsojuma „Dienvidu tilta” izbūvi;
- nozīmīgs attīstības pamatnosacījums, kas ievērojami ierobežo teritorijas izmantošanu, ir plānojamajā teritorijā esošās dažādas nozīmes, tostarp maģistrālās, inženiertehniskās komunikācijas, kam ir plašas aizsargjoslu teritorijas;
- nozīmīgs elements ir dabas teritorijas – plašas meža teritorijas un ūdeņu - Daugavas, kā arī citu ūdensteču krastmalu joslas. Te sastopami gan vērtīgi meža nogabali ar potenciāli aizsargājamiem meža “atslēgas” biotopiem, gan cilvēka ļoti noplicinātas un piesārņotas meža un atmatu teritorijas;
- Īpaša problēma saistībā ar nosacītu dabas pamatnes vidi ir tehniski un ekoloģiski degradētās ģimenes sakņu dārzu aizņemtās platības, kas degradē ainavu. Šeit pastāv nelikumīgas, no neestētiskiem materiāliem veidotas „mājiņas” un tehniski un vizuāli nepieņemami žogi, rezultātā izveidojusies kriminogēna vide, piesaistot bezpajumtniekus. Kur tas iespējams, šīm teritorijām paredzēta citāda veida izmantošana, bet vietās, kur inženiertīklu izvietojums nepieļauj jaunas apbūves izveidošanu, noteikumos paredzēta rekultivācija un jaunu apstādījumu izveidošana gar galvenajiem ceļiem un ielām;
- plānojamajā teritorijā pastāv dažādas kvalitātes apbūve, kuras saglabāšana un tālākā attīstība pamatā saistīta ar Rīgas attīstības plāna risinājumiem, taču vietām precizēta un grozīta, lai labāk atbilstu jaunajiem transporta sistēmas risinājumiem un to radītajām attīstības priekšrocībām.

- esošais, pārsvarā ekstensīvais, teritoriju izmantošanas raksturs, kas jaunajos apstākļos saistībā ar jauno ielu un inženierkomunikāciju izbūvi uzskatāms par neracionālu un pilsētas interesēm neatbilstošu;

Rīga kā valsts galvaspilsēta un kā svarīgs darījumu centrs, kura aktivitāte Latvijai iestājoties Eiropas savienībā būtiski pieaugs, prasa šo funkciju veikšanai veidot atbilstošu infrastruktūru. Vēsturiski Rīga ir veidojusies kā monocentriska pilsēta, kurā galvenās pārvaldes un darījumu iestādes ir koncentrējušās samērā nelielā platībā pilsētas centrālajā daļā. Daļa no tām tur paliks arī nākotnē, tomēr esošās transporta problēmas, kā arī mūsdienu prasībām atbilstošu modernu biroju izbūves iespēju deficīts pilsētas vēsturiskajā centrā rada nepieciešamību paredzēt jaunas darījumu teritorijas ārpus centra.

Rīgas pilsētas Attīstības plānā (1995.-2005.) ir paredzēts, ka esošās ražošanas un tehniskās apbūves teritorijas pilsētas centrā un tā tuvumā, kā arī neapbūvētās vai citādi ekstensīvi izmantotās teritorijas ir transformējamas par darījumu (vai jauktām darījumu un dzīvojamām) teritorijām.

Lai nodrošinātu detālplānojuma teritorijas izmantošanu atbilstoši pilsētas attīstības tendencēm, kā arī izvērtējot visus iepriekš minētos apstākļus, detālplānojamo teritoriju, ir paredzēts veidot pamatā ar darījumu un jauktās ražošanas zonām biroju, finansu un pārvaldes iestāžu ēku, ekoloģiski pieņemamu un tīru ražošanas objektu, kā arī sporta un atpūtas būvju izvietojumam, jo attīstītā transporta būvju sistēma perspektīvā nodrošinās teicamu teritorijas saikni gan ar citām pilsētas daļām, gan nodrošinās ērtu piekļūšanu tai, iebraucot pilsētā.

Esošā un plānojamā daudzstāvu dzīvojamā kompleksa iedzīvotāju vajadzības pēc dažādām atpūtas un izklaides aktivitātēm ārpus darba laika plānojamā teritorijā tiks nodrošinātas ar dažādām iespējām parkos, parkmežos, sabiedriskajos objektos, sporta objektos u.c.

Daļu esošās dabas pamatnes teritorijas, kur nav aizsargājama dabas objektu, nepieciešams transformēt, veidojot perspektīvās darījumu teritorijas – to nosaka situācijas izmaiņas, veidojoties jauniem darījumu kompleksiem un zemes tirgus vērtības izmaiņām.

XIII. Transporta shēma un satiksmes organizācija. Ievads.

Pašreiz spēkā esošais teritorijas plānojums Dienvidu tiltam pār Daugavu ar pieejām ir Rīgas attīstības plāns 1995-2005. gadam. Attīstības plāns ir izstrādāts koncepcijas līmenī, mērogā 1:40000, bez zemes gabalu juridiskajām robežām, bez vietējās nozīmes pilsētas ielām un bez teritorijas lietojuma ekonomiskā pamatojuma, kā arī jaunajai trasei nav projektētas un apstiprinātas sarkanās līnijas, bet spēkā esošās ir 1984.g. projektētās A. Čakstes gatves sarkanās līnijas. Attīstības plāna izstrādāšanas laikā zemes reforma bija sākuma stadijā un zemes īpašnieki nevarēja pilnvērtīgi piedalīties sabiedriskās apspriešanas procesā. Balstoties uz pēctecības principu, un ievērojot 1984. un 1986. gada Rīgas ģenerālpāreģistrācijas plānus, perspektīvai lielceļa trasei pieguļošajā teritorijā noteiktas daudz dabas pamatnes teritorijas.

I. Esošā situācija.

Satiksmes organizācija

Dienvidu tilta pievedceļa pār Daugavu, posmā no Daugavas līdz Vienības gatvei detālā plānojuma teritorijā gar projektēto ceļa trasi atrodas vairākas ielas (Gulbju, Padures, Mežkalna, Ozolciema, J. Čakstes gatve) kurām ir noteiktas ielu sarkano līniju robežas, bet patreizējā brīdī ielas braucamā daļa ar segumu ir fragmentāra vai arī tā nav vispār izbūvēta.

Projektētā Dienvidu tilta pievedceļa trase šķērso vairākas uz doto brīdi izbūvētas svarīgas Rīgas pilsētas ielas tādas kā Bauskas iela, Ziepniekkalna iela un pieslēdzas Vienības gatvei. Tāpat trase šķērso arī uz doto brīdi neizbūvētas, bet perspektīvā svarīgas ielas kā Mālu ielu un Valdeķu ielu.

Detālplānojuma teritorijā nevienā ielās uz doto brīdi nav izbūvēti luksoforu objekti un satiksme tiek regulēta ar ceļa zīmēm.

II. Projekta risinājumi

1. Satiksmes organizācijas shēma

Satiksmes organizācijas shēma teritorijas detālajā plānojuma ietvaros ir izstrādāta ar mērķi izveidot Dienvidu tilta pievedceļu – ātrgaitas ielu ar augstu satiksmes drošības līmeni un braukšanas ērtību autovadītājiem, vienlaicīgi nodrošināt piebraukšanas iespēju teritorijā izvietotajiem objektiem.

Perspektīvo transporta plūsmu aplēsēs pieņemts:

*Dienvidu tilta trases posmā no Daugavas līdz Vienības gatvei detālplānojums
(Rīgas domes 20.12.2005. saistošie noteikumi Nr.34 „Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi” p.8)*

- izejas dati aplēsēm (transporta kustības intensitāte, plūsmu sadalījums pa virzieniem, utt.) pieņemti, pamatojoties uz pēdējo gadu apsekošanu datu analīzi;
- pilsētas transporta maģistrāļu un valsts autoceļu tīkla attīstība- saskaņā ar RD Satiksmes departamenta un LR Satiksmes ministrijas Autosatiksmes departamenta prognozēm;
- iedzīvotāju skaita pieaugums pilsētā un pieguļošajā rajonā- pēc RD PAD Pilsētplānošanas pārvaldes un Rīgas rajona padomes speciālistu novērtējuma;
- tautsaimniecības attīstības tempi- saskaņā ar LR Ekonomikas ministrijas prognozēm.

Transporta plūsmas sadalījumu pa virzieniem skatīt sējumā nr.5

2. Pievedceļa trase

Plānojamā pievedceļa trase ir projektēta atbilstoši LBN 100 "Teritoriālpilnošana. Pilsētu un pagastu izbūve", LVS 190-1 "Ceļa trase", LVS 190-2 "Ceļu tehniskā klasifikācija, parametri, normālprofili", LVS 190-3 "Ceļu vienlīmeņa mezgli", LVS 190-4 "Vairāklīmeņu ceļumezgli". Principiālais ceļa trases novietojums atbilst Dienvidu tilta skiču projekta ietvaros izstrādātajam trases novietojumam.

Atbilstoši LBN 100 pievedceļa trase ir pieskaitāma pie pilsētas nozīmes maģistrālās ielas ar nepārtrauktu kustību, vai atbilstoši LVS 190-2 BI kategorija, kuras funkcija ir apdzīvotu vietu iekšējā satiksme. Ceļa trase projektēta atbilstoši $V_{pr} = 100$ km/h. Minimālais plāna rādiuss ir pieņemts 500m. Pamatbrauktuves normālprofils ir pieņemts NP 26, kurš sastāv no divām brauktuvēm ar platumu 10m, no kuriem 8m ir divas braukšanas joslas ar papildus 2m platu apstāšanās joslu. Abas brauktuves ir atdalītas ar 3m platu sadalošo joslu. Izvēlētais normālprofils nodrošina ielas caurlaides spēju līdz 65 000 A/24h.

Nobraukšana un uzbraukšana uz pamatbrauktuves ir iespējama tikai vairāklīmeņu ceļu mezglos.

3. Ceļu mezgli

Visi perspektīvie ceļu mezgli ar Dienvidu tilta trasi ir projektēti kā vairāklīmeņu ceļu mezgli. Visos ceļu mezglos šķērsojošie mazāk svarīgie ceļi iet otrā līmeni virs tilta pievedceļa trases. Ceļu mezgli ar iespēju uzbrukt vai nobraukt no pievedceļa trases ir projektēti aptuveni ik pēc 1,5 km. Šādu attālumu diktē satiksmes drošības apsvērumi.

Pievedceļa ceļa trase Bauskas ielu šķērso ierakumā. Lai samazinātu ierakuma dziļumu Bauskas ielu ir paredzēts pacelt līdz aptuveni 1m no esošās atzīmes. Uzbraukšana un nobraukšana no Bauskas ielas uz pievedceļu ir paredzēta caur vietējām joslām kuras ir izvietotas posmā no Bukaišu ielas līdz Bauskas ielai, sk. lpp. GP-7a.

Lielākais un sarežģītākais vairāklīmeņu ceļu mezgls ir Dienvidu tilta pievedceļa trasei ar Ziepniekkalna ielu. Izvērtējot Ziepniekkalna ielas kā viena no VIA BALTIKA ceļa ievadiem Rīgā nozīmi un prognozējamo satiksmes intensitātes sadalījumu, kā ceļu mezgla risinājums ir pieņemts pārveidotas āboliņa lapas veida mezgls ar pustiešā kreisā pagrieziena (Dienvidu tilts - VIA BALTIKA) plūsmas novadīšanu neapbraucot ceļu mezgla centru. Šāds risinājums perspektīvā nodrošina augstu satiksmes drošību un braukšanas ērtību visiem galvenajiem braukšanas virzieniem, sk. GP-7b .

Vairāklīmeņu šķērsojums pār pievedceļa trasi ir paredzēts arī Malu ielai. No satiksmes drošības prasību viedokļa Mālu ielas šķērsojums ir paredzēts bez iespējas pieslēgties pievedceļa trasei, sk.. GP-7-B.

Pievedceļa trasei divlīmeņu šķērsojums ar iespēju uzbraukt un nobraukt no pamatbrauktuves ir paredzēts arī ar Valdeķu ielu, sk. GP-7c .

Kā otrs svarīgākais vairāklīmeņu ceļumezgls ir projektētais šķērsojums ar Vienības gatvi. Lai nodrošinātu perspektīvā augstu satiksmes drošību un braukšanas ērtību visiem galvenajiem braukšanas virzieniem šķērsojums ir projektēts kā trīsstūrveida mezgls ar trim divlīmeņu šķērsojuma būvēm, sk.. GP-7c.

Izvērtējot apstākli, kad visa pievedceļa trase var tikt būvēta pa etapiem ir izstrādāti arī pirmās kārtas ceļu mezglu risinājumi vienā līmenī krustojumiem ar Bauskas ielu, Valdeķu ielu un Vienības gatvi. Visi pirmās kārtas ceļu mezglu risinājumi sevī ietver jau perspektīvā risinājuma atsevišķus elementu (vietējās brauktuves, vairāklīmeņu ceļu mezglu labā pagrieziena rampas), tādejādi ekonomējot finansiālos ieguldījumus. Pirmās kārtas ceļu mezglu risinājumu rasējumus skatīt pielikumā.

4. Vietējās nozīmes ielas

Lai uzlabotu plānojamās teritorijas apkalpošanas iespējas Dienvidu tilta trasei ziemeļu pusē visā tās garumā no Bauskas ielas līdz Vienības gatvei ir paredzēta divvirzienu vietējas nozīmes iela, kuras trasējums principā iekļaujas projektētajās A. Čakstes gatves, Padures ielas, Kazdangas

ielas un Ozolciema gatves sarkanajās līnijās. Pa šo vietējo ielu perspektīvā ir paredzēta arī sabiedriskā transporta un gājēju un velosipēdu satiksme.

Pie projektētajām A. Čakstes un Ozolciema ielām pieslēdzas vairākas vietējās ielas tādas kā Gulbju, Ceraukstes, Līvciena ielas. Visi ceļu mezgli ir projektēti kā vienlīmeņa ceļu mezgli. Lielākie krustojumi, tādi kā ar Bauskas ielu, Mālu ielu un Valdeķu ielu ir projektēti kā rotācijas apļi. Šāds risinājums ir pamatojams ar satiksmes drošību, lai no ātrgaitas pievedceļa nobraucošie transportlīdzekļu vadītāji, kā arī tie kuri iebrauc Rīgā no ārpusētas uzbraucot uz vietējās nozīmes ceļiem samazinātu braukšanas ātrumu.

Līdzīga vietējās nozīmes iela ir projektēta arī Dienvidu tilta pievedceļa trases dienvidu daļā. Šīs ielas trasējums principā ir projektēts no jauna.

Ielu saraksts, numerācija doti pielikumā nr.2

5. Sabiedriskais transports

Sabiedriskā transporta satiksme ir paredzēta organizēt pa divvirzienu vietējās nozīmes ielu.

- a) Projektētais sabiedriskā transporta maršruts: Vienības gatve -Valdeķu iela-Mālu iela-Ziepniekkalna iela-Bauskas iela-Dienvidu tilts
- b) Projektētās sabiedriskā transporta pieturvietas principiāli ir izvietotas aptuveni ik pēc 400m visā trases garumā.
- c) Esošos sabiedriskā transporta galapunktus (pie Vienības gatves, Valdeķu ielas, un projektētās Līvciena ielas), ir paredzēts saglabāt. Projektēto sabiedriskā transporta galapunktu ir paredzēts izvietot pie Misas ielas un J.Čakstes gatves krustojuma.

6. Gājēji un velosipēdisti

Gājēju un velosipēdistu satiksmi ir paredzēts organizēt pa divvirzienu vietējās nozīmes ielu. Visās projektētajās vietējās nozīmes ielās ir paredzēta gājēju un velosipēdistu kustība. Ozolciema ielas rotācijas apļu krustojumos ar Valdeķu un Mālu ielu ir paredzēti gājēju tuneļi. Divlīmeņa gājēju -velosipēdistu pārejas ir paredzētas ierīkot pār Vienības gatvi, pār pamattrasi Līvciena ielas turpinājumā.

Sējumā nr. 5 sniegts transporta intensitātes pētījuma darba materiāls.

XIV. Apbūves noteikumu paskaidrojums

Šajā detālajā plānojumā tiek precizēts ielu trasējums un attiecīgi to sarkanās līnijas un teritorijas izmantošanas zonējums. Plānojumu izstrādājot lielākā mērogā, ir radusies iespēja un argumentēta nepieciešamība detalizēt un papildināt „Rīgas attīstības plānā 1995.-2005. gadam” noteiktos atsevišķu teritoriju izmantošanas noteikumus saskaņā ar Rīgas apbūves noteikumu punktu 1.8.

Apbūves noteikumi papildināti ar papildus noteikumiem un izņēmuma noteikumiem, lai īstenotu šī detālā plānojuma konceptuālās pamatnostādnes. Detālpļānojamās teritorijas zonējuma un noteikumu pamatā ir daudzu faktoru analīze, lai nodrošinātu pilsētas centram tuvās teritorijas sekmīgu izmantošanu atbilstoši Rīgas pilsētas interesēm.

Apbūves un izbūves zonu specifiskācija un iedalījums

Detālpļānojumā ir noteikti un grafiskā materiāla plānā „Plānotā teritorijas izmantošana” attēloti zemāk uzskaitītie zemes izmantošanas veidi, dota to sīkāka detalizācija un nepieciešamie paskaidrojumi, kas pamato apbūves noteikumu detalizētās un izņēmuma prasības.

Lielceļi, maģistrāles un ielas (L)

Šo teritoriju apzīmēšanai šī detālā plānojuma grafiskajā daļā netiek lietots burtu apzīmējums, izņemot teritoriju L1 pie 22. kvartāla, un tās nav iekrāsotas vai iesvītrotas, bet ierobežotas ar sarkanajām līnijām.

Darījumu iestāžu teritorijas (D)

D vispārējā darījumu iestāžu teritorija pamatā atbilstoši Rīgas apbūves noteikumiem. Tā plānota vietā, kur saskaņā ar Attīstības plānu paredzēta darījumu iestāžu apbūve, taču jaunajā situācijā turpmākā plānošanā būtu ieteicams grozīt izmantošanu šajā vietā uz jaukto ražošanas zonu kvartālā 34 pie meža vai jaukto dzīvojamo un darījumu zonu blakus dzīvojamai apbūvei kvartālā 30. Sakarā ar to paredzēta arī lielāka minimālā brīvā teritorija.

Kvartālā 30 atļauta arī bērnu pirmsskolas iestāžu - bērnodārzu darbības nodrošināšana un attīstība teritorijās, kur jau pašreiz atrodas un ir projektēta jauna bērnodārza būve.

D1 vispārējā darījumu iestāžu teritorija pamatā atbilstoši Rīgas apbūves noteikumiem, ar īpašiem noteikumiem atsevišķās vietās, piemēram, kvartālā 1 ierobežots maksimālais stāvu skaits, kvartālos 5 un 6 nav atļauti dzīvojamie nami, bet kvartālos 7 un 13 atļauti esošie piecstāvu dzīvojamie nami un esošās mazstāvu dzīvojamās ēkas.

Šādas teritorijas plānotas detālā plānojuma kvartālos Nr. 1, 5, 6, 7, 9, 13.

Apbūves akcentu teritorijas

D2 Augstceltņu teritorija ar ēkām līdz 12 stāvu augstumam.
Šādas teritorijas plānotas detālā plānojuma kvartālos Nr. 4 un 33.

D3 Augstceltņu teritorija ar ēkām līdz 24 stāvu augstumam.
Šādas teritorijas plānotas detālā plānojuma kvartālā Nr. 35. Perspektīvajā plānošanā šī zona būtu paplašināma, grozot blakus esošās jauktās ražošanas teritorijas izmantošanu, lai iegūtu vairāk šādas teritorijas, kur iespējama monumentālu apbūves akcentu izveidošana.

Lai nodrošinātu pilsētas struktūras akcenta izveidošanu un šo neaizvietojamo teritoriju atbilstošu izmantošanu, darījumu iestāžu teritorijai D3 ir noteikta zemesgabala *minimālā apbūves intensitāte*. Attīstības priekšlikumi, kas neatbilst šim nosacījumam ir jānoraida, saglabājot zemesgabalu pašreizējo izmantošanu un pieļaujot tajos attīstību tikai rekonstrukcijas līmenī.

Sabiedrisko iestāžu teritorijas (S)

S1 Izglītības iestāžu teritorija vispārizglītojošās skolas darbības nodrošināšanai un attīstībai.
Šāda teritorija plānota detālā plānojuma kvartālā Nr. 30.

Pašreiz šajā teritorijā atrodas arī atsevišķas savrupmājas, kas ir neatbilstoša izmantošana un nekustamā īpašuma transakcijas gadījumā pašvaldībai ir jāizmanto savas pirmpirkuma tiesības un jāatpērk attiecīgie īpašumi, lai perspektīvē realizētu skolas attīstībai nepieciešamās sporta un citas būves, kas varētu kalpot arī apkārtējā mikrorajona iedzīvotāju vajadzībām vakaros un nedēļas nogalēs.

S2 Pārvaldes iestāžu apbūve esošo un saglabājamo valsts iestāžu (inspekcijas un laboratorijas) darbības nodrošināšanai.

Šāda teritorija plānota detālā plānojuma kvartālā Nr. 3.

Dzīvojamās teritorijas

Mazstāvu dzīvojamās teritorijas (Mdz)

Mdz1 Mazstāvu dzīvojamā teritorija atbilstoši Rīgas apbūves noteikumiem. Esošās pilnīgi vai daļēji apbūvētās teritorijas un attīstāmās teritorijas ar savrupmājām un dominējošu privātā īpašuma īpatsvaru.

Šādas teritorijas plānotas detālā plānojuma kvartālos Nr. 10, 13, 14, 18, 19, 20, 22.

Mdz2 Mazstāvu daudzdzīvokļu namu teritorijas sakarā ar to, ka pašvaldībai nepieciešamas teritorijas dažādu dzīvojamās apbūves veidu un tipu attīstībai.

Šāda teritorija plānota detālā plānojuma kvartālā Nr. 8.

Daudzstāvu dzīvojamās teritorijas (Ddz)

Ddz1 piecstāvu dzīvojamās apbūves teritorija

Šāda teritorija plānota detālā plānojuma kvartālā Nr. 7.

Ddz2 deviņstāvu namu dzīvojamās apbūves teritorijas – esošās un plānotās.

Šādas teritorijas plānotas detālā plānojuma kvartālos Nr. 22, 30, 31.

Jauktās dzīvojamās un darījumu iestāžu teritorijas (J)

J1 jauktās mazstāvu dzīvojamās un darījumu iestāžu teritorijas, kur atļautas arī mazstāvu dzīvojamās teritorijas atļautās izmantošanas, pamatojoties uz pašreizējo situāciju un sakarā ar izdevīgo novietojumu attiecībā pret transporta objektiem un galvenajām ielām.

Šādas teritorija plānota detālā plānojuma kvartālā Nr. 6.

J2 jauktā augstceltņu dzīvojamā un darījumu iestāžu teritorija.

Šāda teritorija plānota detālā plānojuma kvartālā Nr. 23.

Jauktās ražošanas teritorijas (JR)

JR vispārējās jauktās ražošanas teritorijas atbilstoši Rīgas apbūves noteikumiem.

Šādas teritorijas plānotas detālā plānojuma kvartālos Nr. 2, 3, 5, 6, 34, 35.

Tehniskās apbūves teritorijas (T)

T vispārējās tehniskās apbūves teritorijas atbilstoši Rīgas apbūves noteikumiem, kur pamatā atrodas esošās inženierkomunikācijas un to apkalpes objekti, kas atrodas ārpus ielu sarkanajām līnijām.

Šādas teritorijas plānotas detālā plānojuma kvartālos Nr. 26, 30.

T1 Apzaļumotās inženiertīklu aizsargjoslu un autostāvvietu teritorijas.

Šādas teritorijas plānotas detālā plānojuma kvartālos Nr. 29, 30.

T2 Sabiedrisko garāžu teritorijas. atļauta tikai daudzstāvu sabiedriskā garāža, kas

*Dienvidu tilta trases posmā no Daugavas līdz Vienības gatvei detālplānojums
(Rīgas domes 20.12.2005. saistošie noteikumi Nr.34 „Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi” p.8)*

paredzēta tandēmsatiksmes iespēju nodrošināšanai perspektīvā iebraucējiem no Jelgavas virziena.

Šāda teritorija plānota kvartālā 28.

Dabas pamatnes teritorijas (Z)

Šajā detālajā plānojumā dota Attīstības plānā paredzēto vispārējo dabas pamatnes teritoriju detalizācija, konkretizējot katrai vietai atbilstošākās un optimālākās pieļaujamās izmantošanas. Ieteikums turpmākajai plānošanai paredzēt citus izmantošanas šīm vietām atbilstošākas izmantošanas veidus sakarā ar izdevīgo novietojumu attiecībā pret satiksmes objektiem un nelielo dabas pamatnes vērtību, kas noskaidrota pētījumā šī plānojuma ietvaros.

Galvenās izmantošanas:

Z Vispārējā dabas pamatnes teritorija atbilstoši Rīgas apbūves noteikumiem. Perspektīvā ieteicama izmantošanas veida maiņa.

Šādas teritorijas plānotas detālā plānojuma kvartālos Nr 9, 11, 12.

Z1 Parku un skvēru teritorijas.

Šādas teritorijas plānotas detālā plānojuma kvartālos Nr. 1, 2, 6, 23.

Z2 Parkmežu un mežaparku teritorijas.

Šādas teritorijas plānotas detālā plānojuma kvartālos Nr. 13, 16, 17, 18, 25, 26, 27.

Z3 Aizsargājamās meža atslēgas biotopu teritorijas.

Šāda teritorija plānota detālā plānojuma kvartālā Nr. 7.

Z4 Virszemes ūdens baseinu krastmalu teritorijas pamatā sakrīt ar plānotajām attiecīgo ūdensteču un ūdens baseinu krastu aizsargjoslu teritorijām un kalpo mērķiem, kādiem tiek noteiktas šīs aizsargjoslas.

Šādas teritorijas plānotas detālā plānojuma kvartālos Nr. 1, 2, 9, 12, 15, 34.

Z5 Vispārējās dabas pamatnes teritorijas, kurām turpmākajā plānošanā ieteicams grozīt zonējumu un izmantošanu uz mazstāvu dzīvojamo apbūvi sakarā ar šo teritoriju nelielo ekoloģisko nozīmi un atrašanos pašvaldības īpašumā vai arī ciešā esošās savrupmāju apbūves ieskāvē. Tas dotu iespēju pašvaldībai izmantot savu īpašumu izmantot kā kompensējamo zemi ar konkrētu izmantošanu zemes reformas ietvaros. Uzskatāmības labad šajā plānojumā iezīmētas iespējamās perspektīvā plānojamās parcelācijas.

Šādas teritorijas plānotas detālā plānojuma kvartālos Nr. 9, 17.

Z6 Attīstības plānā paredzētās dabas pamatnes teritorijas, kurās atrodas esoša likumīga savrupmāju apbūve. Turpmākajā plānošanā iespējams izskatīt iespēju grozīt zonējumu un izmantošanu uz mazstāvu dzīvojamo apbūvi.

Šādas teritorijas noteiktas detālā plānojuma kvartālos Nr. 2, 9, 11, 27.

Z7 Dabas pamatnes teritorijas, kurās atļauta ierobežota sabiedrisko iestāžu būve ar nolūku attīstīt šīs teritorijas aktīvai izmantošanai sporta un atpūtas (rekreācijas) vajadzībām saistībā ar Daugavas ūdeņu izmantošanu.

Šādas teritorijas plānotas detālā plānojuma kvartālos Nr. 1., 2.

Kvartālā 2 noteikts jaunu zemesgabalu izveidošanas ierobežojums - minimālā teritorija, lai nodrošinātu Daugavas krastmalas zonas saglabāšanu pret antropogēno ietekmi.

Z8 Inženiertīklu aizsargjoslu apstādījumu teritorijas, pieļaujot atsevišķas ar rekreāciju saistītas izmantošanas.

Šāda teritorija plānota detālā plānojuma kvartālā Nr. 24.

Z9 Aizsargstādījumu teritorijas gar transporta maģistrālēm.

Šādas teritorijas plānotas detālā plānojuma kvartālā Nr. 18.

Dabas pamatne kā noteiktā palīgizmantošana:

Šajā detālajā plānojumā vietās, kuras plānā apzīmētas obligāti ierīkojamu apstādījumu joslas ar zināmu platumu atbilstoši plāna mērogam starp ielu sarkanajām līnijām un dažādu izbūves teritoriju būvlaidēm paredzētas kā noteikta jebkuras citas izbūves teritorijas palīgizmantošana.

Paskaidrojums. Tiek noteiktas, lai nodrošinātu plānojamās teritorijas kopējo ainavisko un ekoloģisko kvalitāti un pilsētas zaļo teritoriju struktūras saglabāšanu sakarā ar to, ka ielu un ceļu teritorijas konfigurācija veido plašu atdalošu joslu, kas norobežo pilsētas dažādā pakāpē apzaļumotās izbūves teritorijas no dabas teritorijām, kas atrodas uz dienvidiem no plānojamās tilta pievedceļu trases. Visos gadījumos, izstrādājot projektus, projektētājam jāsaņem Būvvaldes galvenās ainavu arhitektes noteikumi.

Ģimenes sakņu dārzi:

Ģimenes dārziņi atļauti tikai kā pagaidu izmantošana vietās, kur tā uzsākta likumīgi, līdz šajā detālajā plānojumā paredzētās atļautās izmantošanas uzsākšanai.

Paskaidrojums. Ģimenes dārziņi plānojamajā teritorijā daudzviet ir pašreizējā izmantošana, kas uzsākta gan likumīgi, gan, vietām, nelikumīgi un, nepietiekoši kontrolēta, radījusi degradētas, piesārņotas un vizuāli nepievilcīgas teritorijas. Detālais plānojums neparedz šīs izmantošanas attīstību.

Vietās, kur šī detālā plānojuma īstenošanai nepieciešama esošo ģimenes dārziņu likvidācija, ceļu un inženierkomunikāciju izbūves projektā jāparedz robežjošās zonas un būvdarbu laikā skarto teritoriju rekultivācija un apstādījumu joslas ierīkošana.

Ūdeņu teritorijas (Ū)

Plānojumā atsevišķi izdalītas divu veidu ūdeņu izmantošanas teritorijas

Ū Vispārējā ūdeņu teritorija.

Ū1 Aktīvās rekreācijas ūdeņu teritorija.

Tas darīts ar nolūku, lai ierobežotu izmantošanas veidus tilta konstrukciju tiešā tuvumā un vienlaicīgi nodrošinātu lielāku drošību dažādu ūdenssporta veidu gadījumā. Paredzēts, ka aktīvā ūdenssporta u.c. izmantošana atļauta saistībā ar dabas pamatnes teritorijām Z7 un Z4, kur plānotas piestātnes kuģošanas un ūdenssporta vajadzībām.